



GATU- OCH
FASTIGHETSKONTORET

TJÄNSTEUTLÅTANDE
GFN 2003-12-09

Handläggare: Christina Norén
Region Innerstad
Markbyrån
Tel: 508 281 12
e-mail:christina.norén@gfk.stockholm.se

2003-11-20

Dnr: 02-334-1356:14

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Detaljplan för Citybanan i Stockholm. Remiss av programförslag.

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu- och fastighetsnämnden överlämnar och återopar kontorets utlåtande till stadsbyggnadsnämnden som svar på programremiss för Citybanan i Stockholm, S-Dp 2001-12379-54.

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Anders Berglund

SAMMANFATTNING

Stadsbyggnadsnämnden har översänt programförslag till ny detaljplan för Citybanan i Stockholm på remiss. Programförslaget innebär att en ca 6 km lång spårtunnel byggs under Stockholms innerstad. Vid Odenplan och i City byggs nya stationer och på Södermalm utvidgas Södra Station så att den rymmer både fjärrtåg och pendeltåg. Syftet med detaljplaneprogrammet är att klargöra utgångspunkter och mål för de delar av Citybanan som blir synliga ovan jord. Remissen redovisar bl.a. mål och tänkta lägen för stationer och stationsentréer, arbets-, service- och utrymningstunnlar, övriga anläggningar, byggskedet med förslag till arbets- och etableringsområden samt miljökonsekvenser. Kontoret anser att det är önskvärt att hela banan byggs ut samtidigt för att reducera störningarna i staden och inte i två etapper som föreslås men har förståelse för att kostnaderna för projektet måste begränsas. Kontoret har synpunkter på utformningen av stationer och stationsentréer med tillhörande anläggningar samt

Bilaga 1: Programförslag

placering av entréerna. Arbetstunnlarna som redovisas kommer i flera fall att bli permanenta service- och utrymningstunnlar. Det är därför mycket viktigt var dessa placeras i staden. Etablerings- och arbetsplatsområden kommer också att orsaka stora störningar under lång tid.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Stadsbyggnadsnämnden har översänt programförslag till ny detaljplan för Citybanan i Stockholm på remiss. I december 2000 fick banverket i uppdrag av regeringen att planera för en spårutbyggnad genom centrala Stockholm. Utbyggnaden skall kunna tas i drift senast 2011. Under sommaren 2003 har banverket ställt ut en järnvägsutredning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning för Citybanan. Inför regeringens tillåtlighetsprövning av projektet enligt miljöbalken har järnvägsutredningen sänts på remiss till staden. Kontorets svar på remissen redovisas i annat ärende vid detta nämndsammanträde, 2003-12-09. Staden kommer att upprätta detaljplaner för de delar av tunneln som syns ovan jord. Programförslaget innebär att en ca 6 km lång tunnel byggs på mellan 10 och 40 m djup under Stockholms innerstad. Tunneln byggs som en dubbelspårstunnel. Utmed spårtunneln byggs en separat servicetunnel för underhåll. Vid Odenplan och i City byggs nya stationer. På Södermalm utvidgas Södra Station så att den rymmer både fjärrtåg och pendeltåg.

Tidigare beslut

GFN har tidigare fattat beslut om projektet i augusti 2003.

Gällande planer

Pendeltågstunneln med tillhörande skyddszon kommer att beröra ca 360 fastigheter och en stor del allmän platsmark. Ca 150 detaljplaner påverkas. Stadsbyggnadskontoret har för avsikt att göra en detaljplan för hela tunnelsträckningen där tunneln läggs ut som tillägg till gällande detaljplaner. För de tre stationerna med arbetstunnlar kommer nya detaljplaner att upprättas.

Programförslag

SYFTE

Syftet med detaljplaneprogrammet är att klargöra utgångspunkter och mål för de delar av Citybanan som blir synliga ovan jord. Spår och servicetunnlar redovisas översiktligt i programmet och behandlas mer utförligt inom ramen för banverkets planeringsarbete.

STATIONER

Stationerna avses få en strategisk och synlig placering i staden och ska kunna fungera som mötesplatser. Dagsljus i stationerna eftersträvas och de ska utformas så att de erbjuder en trygg och säker miljö som är lätt att orientera sig i. De ska vara tillgängliga för alla, entréerna ska vara lätt tillgängliga för angöring och de ska utformas så att drift och underhåll underlättas. Samtliga stationer planeras för fyra spår och två mittplattformar. Station Odenplan och Stockholms Södra avses byggas med en plattform och två spår i en första etapp, för att i ett senare skede kompletteras med ytterligare en plattform och två spår.

Odenplan

Vid Odenplan byggs en station med möjlighet till direktomstigning mellan tunnelbana och pendeltåg. Odenplan har idag ca 40 000 resenärer/dygn. Med den nya

pendeltågsstationen kommer antalet resenärer att tredubblas. Den befintliga biljetthallen utvidgas och blir gemensam för tunnelbana och pendeltåg. Tunnelbanestationen byggs ut med ytterligare en plattform för att klara ökningen av antalet resenärer. En glasad byggnad föreslås ersätta den befintliga uppgången på Odenplan. I stationens norra del placeras en uppgång i korsningen Vanadisvägen /Dalagatan. Utbyggnaden av stationen kommer att kräva speciella skyddsåtgärder för de stora träd som finns på Odenplans nordvästra del. I korsningen Vanadisvägen/Dalagatan behöver två mindre träd fällas för att möjliggöra uppgången. En entréplats skapas mot Vanadisvägen vilket kräver omläggning av anläggningens gatan längs Vanadisvägens södra sida.

City

Station City blir Citybanans största station med flest resenärer. Vid Station City nås direktomstigning till tunnelbanans samtliga linjer. En huvudentré, Sveriges mest nyttjade stationsentré, placeras i västra Klara. Lägen för den nya entrén som har diskuterats är fastigheterna Orgelpipan 7 samt Blåmannen 20 och 21. Antalet resenärer förväntas bli drygt 120.000/dygn år 2015. Ytan utanför stationen planeras om ett anläggningstorg och mötesplats. Ytterligare en entré förläggs till hörnan Drottninggatan/Kungsgatan. Hela stationen med fyra spår och två perronger byggs ut direkt.

Södra Station

Antalet resenärer på Stockholm Södra ökar marginellt till följd av utbyggnaden. Stationen behåller sin nuvarande utformning och sina nuvarande uppgångar. I ett första skede nyttjas de två spåren längs den norra plattformen för pendeltågstrafiken. Övriga tåg passerar utmed den södra plattformen som inte kommer att användas för av- och påstigande. Fullt utbyggd med fyra spår och två plattformar för pendeltågstrafiken byggs nya spår för övrig, passerande tågtrafik söder om plattformarna delvis genom nyttjande av utrymmen som idag upptas av två godsspår.

ARBETS- SERVICE- OCH UTRYMNINGSTUNNLAR

För att komma åt att bygga Citybanan kommer arbetstunnlar att behöva anläggas från markytan. Flera tunnlar kommer, enligt banverket, att behövas för att kunna bygga på flera ställen samtidigt och därmed förkorta byggtiden. När spårutbyggnaden är avslutad kan arbetstunnlarna användas som tillfartsvägar till de sidotunnlar som planeras parallellt med spårtunneln och som skall användas för service- och underhållsfordon samt som utrymnings- och räddningsvägar. Under byggskedet kommer arbetstunnlarna att användas för borttransport av bergmassor och inlastning av material mm. Ett antal förslag till lokalisering redovisas i programremissen:

Norra Stationsområdet – tunnel i områdets västra del. Infart från

Tomtebodavägen/Norra Stationsgatan. I järnvägsutredningen föreslår banverket ett alternativt läge i anslutning till Solnabron, vilken är utesluten med tanke på planerna för utbyggnaden av Norra Stationsområdet.

Gyldéngatan - infart intill befintliga garageinfarten till Odengaraget. En permanent lösning för tunneln kan ordnas genom att portar byggs i en förlängd garagevägg.

Norra Bantorget – Arbetstunnel i Upplandsgatan eller söder om parken på Norra Bantorget redovisas. I Upplandsgatan kommer störningar för boende att bli mycket stora. På Norra Bantorget står arbetstunneln i konflikt med utvecklingsplanerna som i tid sammanfaller med utbyggnads av Citybanan.

Bolinders Plan – Tunnel med infart från den befintliga arbetstunnel som byggdes i samband med utbyggnad av tunnelbanans blå linje. Om tunneln blir permanent behövs nya större portar i berget. Störningar för boende kan bli betydande.

Bangårdsområdet vid Stockholms Central – tunnel som mynnar i västra delen av spårområdet vid Stockholms central mellan Kungsgatsviadukten och Klarabergsviadukten. Ett alternativ till tunnel från Bolindersplan och eventuellt även till tunnel från Norra Bantorget.

Söder Mälarstrand – Arbetstunnel som mynnar i berget vid Söder Mälarstrand. En permanent lösning innebär att portar behöver inordnas i berget.

ÖVRIGA ANLÄGGNINGAR

Ventilation

För varje station krävs evakueringskanaler för rökgaser i händelse av brand. För varje plattform krävs en eller flera utsläppspunkter med en yta av ca 40 m².

Schaktöppningarna avses placeras så att de upplevs så lite störande som möjligt i stadsbilden eller för bostäder. För friskluftsintag kan krävas ytterligare ett antal öppningar med en area av ca 5 m² med ovanliggande konstruktioner.

Dagsljusinsläpp

Banverket har en målsättning att få ned dagsljus till biljetthallar och förbindelsegångar under jord. Detta kan ske via stora öppna schakt i anslutning till rulltrappor och hissar eller lanterniner i gatuplanet. Ny teknik, t.ex. fiberoptik, studeras också.

De viktigaste miljökonsekvenserna; buller från tunneldrivningen, grundvattenpåverkan samt störningar från arbetsplatser och byggtrafik i stadsmiljön, uppstår främst under byggskedet. I driftskedet är intrången små och de negativa miljökonsekvenserna av liten omfattning. De utgörs huvudsakligen av partiklar i tunnelluften, buller från tågtrafiken, påverkan på stads- och kulturmiljön samt magnetiska fält i närheten av spår och kontaktledningar.

Kompensation för ianspråktagen grönyta

Någon egentlig grönyta berörs inte av projektet. Däremot kan träd behöva fällas vid station Odenplan.

Ekonomiska konsekvenser

Ett förslag till samarbetsavtal som reglerar arbetets fortsättning har upprättats mellan banverket och staden. Ekonomiskt ansvar berörs endast översiktligt i avtalet men en grundinställning är att banverket skall ansvara för samtliga kostnader som uppstår i samband med planering, byggande eller drift av Citybanan. I kommande genomförandeavtal skall det ekonomiska ansvaret regleras mer detaljerat.

I dagsläget bedöms projektet inte innebära investeringar för stadens del. Inte heller bedöms stadens driftbudget särskilt belastas av projektet.

Preliminär tidplan

Detaljplanen handläggs med normalt förfarande. Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanen kommer antagas under våren år 2005. Byggstart beräknas ske årsskiftet 2005/2006. Byggtiden beräknas till ca 5,5 år för den första etappen som omfattar hela järnvägstunneln, en fyrspårsstation i station City och tvåspårsstationer vid Odenplan och Stockholms södra. Citybanan kan då färdigställas 2011. Den andra etappen som avses påbörjas år 2030 omfattar utbyggnad till fyrspår även vid Odenplan och Stockholms södra och beräknas ta två respektive tre år.

Nästa beslutstillfälle

Nästa beslutstillfälle för gatu- och fastighetsnämnden blir i samband med tecknande av principöverenskommelse mellan staden och banverket, och genomförandeavtal för arbetstunnlar mm preliminärt första kvartalet 2004.

Kontorets synpunkter och förslag

Kontoret anser att Citybanan är ett angeläget projekt som kommer att förbättra och underlätta kommunikationerna i staden. Valet av de tre stationslägena sammanfaller väl med stadens intentioner. Hela Citybanan med fyrspårslösningar vid samtliga stationer borde byggas ut på en gång. Arbetena medför stora störningar i staden och det är angeläget att bygga ut hela anläggningen när man väl anlagt etableringsplatser, byggtunnlar mm. Kontoret har dock förståelse för att kostnaderna för projektet måste begränsas.

STATIONER MM

De formulerade målen för de nya stationernas utformning och gestaltning är bra. Det råder hård konkurrens om den allmänna marken i de centrala delarna av staden. Många intressen skall tillgodoses i de attraktiva stadsmiljöerna. Det är därför bra att programmet redovisar att biljetthallarna förläggs under markplanet där även önskade service kan få plats.

Dagsljus till biljetthallarna kan tillskapas i samband med entrébyggnaden i gatuplanet. Det torde däremot bli betydligt svårare att på ett bra sätt ordna dagsljus till förbindelsegångar mm medels lanterniner som förs upp i gatuplanet. Även ur drift – och underhållssynpunkt är lanterniner i gaturummet olämpliga. Erfarenheter av problem med klotter och vandalism innebär i realiteten otrivsamma miljöer med mycket höga kostnader som följd. Alternativet att föra ner dagsljus via fiberoptik bör utvecklas, om det bedöms att dagsljus är viktigt. Miljöer som upplevs som intressanta, vackra, omväxlande och trygga i underjordiska anläggningar kan också åstadkommas med andra medel.

Trygghet och brottsförebyggande åtgärder är faktorer som staden lägger stor vikt vid. En trygg miljö kan åstadkommas dels genom val av placering av stationsentréer i staden, men också vid detaljutformningen. Strävan att åstadkomma en öppenhet med god sikt för allmänheten både över och under mark välkomnas.

De föreslagna stationslägena innebär goda omstigningsmöjligheter till busstrafik. Omstigning till tunnelbana kan ske på stationerna Odenplan och City. Cykelparkering i anslutning till stationerna måste studeras vidare och det begränsade utrymmet kan göra att man får söka okonventionella lösningar. Utrymme för angöring måste finnas.

I det fortsatta arbetet är det av mycket stor vikt att stationerna görs tillgängliga för personer med funktionshinder. Hänsyn bör därvid tas till utformningen av stationerna med placering av entréer, hissar och dagsljusintag. Det är viktigt att förbindelsegångar mm och närmiljön runt stationerna också omfattas av ambitionen. Även utrymningsvägar måste vara tillgängliga för alla. Larmsystem måste både synas och höras.

Station Odenplan - uppgång Odenplan

Den skisserade stationen uppfyller i stort stadens önskemål. Att göra den så genomsiktig och ljus som möjligt är en gemensam ambition, samtidigt som den inte får dominera platsen. Byggnaden får inte dela av torget, utan en genomsikt över torget från Upplandsgatan mot torgets spets skall kunna behållas.

Den befintliga stationen som byggdes i samband med tunnelbanans utbyggnad i början av 1950-talet är karaktäristisk för Odenplan och har ett byggnadshistoriskt värde. Att behålla den och bygga ut för det ökade trafikantantalet synes vara svårt. Det är viktigt att det bara blir en samordnad nedgång för tunnelbana och pendeltåg på torget, så att det blir lätt att orientera sig i markplanet. Valet av färdstätt görs naturligt nere i biljetthallen.

Under byggtiden kommer flera stora träd i platsens nordöstra del att vara hotade. Träden, lindar planterade år 1940-1950 är värdefulla för Odenplan. Möjligheterna att göra konstruktioner så att träden kan stå kvar under byggtiden bör noggrant utredas.

Station Odenplan - uppgång Vanadisvägen

Även här fordras skyddsåtgärder för två stora blodlönnar under byggtiden. Det är vidare viktigt att göra stationsbyggnaden trevlig för omkringboende.

Station City – uppgång västra City

Av de tre alternativ som presenteras förordar kontoret Orgelpipan 7. Detta läge kan bäst uppfylla de mål som eftersträvas. Möjligheten till entré från två håll ger ett stort värde, Mäster Samuelsgatan får en större attraktivitet samtidigt som Klarabergsgatan är den naturliga knutpunkten, där en entréplats med möjlighet till angöring kan tillskapas.

Bottenvåningen i kvarteret medger utbyggnad av service, vilket inte finns plats för i de två andra byggnaderna; Blåmannen 20 och 21. Arkitekturen medger större frihet med glaspartier och bättre ljusinsläpp. Kontoret kommer att delta aktivt i det fortsatta utredningsarbetet.

Station City – uppgång Vallonen

Läget för stationsentrén är mycket bra, i ett av de allra mest frekventerade gångstråken i staden. Entrén är dessutom väl anpassad till stadsbilden.

Stockholms Södra

Beslutet att satsa på Södra Station välkomnas. Valet innebär en god fördelning av attraktionspunkter på Södermalm och en vitalisering av västra Södermalm. I samband med att Stockholms Södra byggs ut bör möjligheten att bygga igen det öppna spårskaktet söder om kv Dykärret Större studeras. De boende runt spårskaktet är mycket störda av buller från järnvägen redan idag. Eftersom kvarteret kommer att drabbas av mycket komplicerade förstärkningsarbeten under utbyggnadstiden anser kontoret att överdäckningen till viss del skulle kunna kompensera omaket.

En fullständig utbyggnad med fyra pendeltågsspår innebär ingrepp i bebyggelsen söder om stationen där drygt 200 parkeringsplatser i garage försvinner. I det fortsatta arbetet bör ersättning för dessa platser tas fram.

ARBETS-, SERVICE OCH UTRYMNINGSTUNNLAR

Kontoret har följande synpunkter på de förslag till påslag för arbets-, service och utrymningstunnlar som redovisas i remissen:

Norra Stationsområdet – tunnelpåslag i områdets västra del möjlig.

Gyldéngatan - möjlig.

Norra Bantorget – ej möjligt. Alternativet södra delen av torget står i stark konflikt med stadens utbyggnadsplaner både tids- och utrymmesmässigt. Alternativet Upplandsgatan medför stora störningar för de boende längs gatan och medför dessutom negativa konsekvenser för stadsbilden.

Bolinders Plan – med tvekan möjligt. Kommer dock att medföra stora störningar för de boende under lång tid.

Bangårdsområdet vid Stockholms central – förordas. Alternativet bör kunna ersätta både tunnel vid Norra Bantorget och tunnel vid Bolinders Plan. Banverket måste seriöst vidareutreda möjligheten att nå tunnlarna via bangårdsområdet, tex genom en gemensam infart och ett T-kors innanför tunnelmynningen. Spårstråke längs Klarastrandsleden alternativt längs Blekholmen 3 kan användas. Många fördelar finns med detta alternativ; banverket kan lätt erhålla rådighet över den mark som behövs, inga boende störs av tunnelns byggande eller den trafik som under utbyggnadstiden trafikerar denna, stadsbilden påverkas inte mm.

Söder Mälarstrand – möjligt. Det exakta läget måste väljas i samråd med staden. Klippbranterna är karaktäristiska för stadsbilden varför val av läge och utformning av tunnelmynning kräver specialstudier.

ÖVRIGA ANLÄGGNINGAR

Ventilation

De ytor som krävs är stora och kommer att sätta sin prägel på stadsrummet. Kontoret inser dock nödvändigheten och kommer att kunna hjälpa till att finna godtagbara lösningar. Redan nu kan sägas att det inte kommer att kunna beredas plats för ventilationsanläggningar i gångbanor. Refuger i gatans mitt kan nyttjas, under förutsättning att sikten inte störs och säkerheten och framkomligheten blir. Horisontella lösningar, murar och fasader bör även prövas.

BYGGSKEDET, ARBETS- OCH ETABLERINGSOMRÅDEN

Kontorets erfarenheter av bygge i innerstaden kan vara av värde för Banverket, både vad gäller praxis för information, vid trafikomläggningar m m. Med hänsyn till den långa byggtiden är det också viktigt att det ser snyggt ut omkring arbets- och etableringar, tunnelmynningar mm, både för boende, arbetande och besökande, varvid satsningen på att utveckla staden som besöksstad särskilt bör beaktas. Kontoret förutsätter att de fordon som kommer att användas för transporter av blå bergmassor uppfyller högt ställda krav på bullernivåer och utsläpp. De etableringsområden som kommer att tas i anspråk får inte användas för bilparkering. Framkomligheten i gatumiljön och kollektivtrafiken måste fungera för alla trafikanter även under byggtiden.

Beträffande förslag till etableringsplatser, se avsnittet om arbetstunnlar. De platser som av olika skäl inte lämpar sig för arbetstunnlar lämpar sig inte heller som etableringsområden. Motsvarande gäller för de områden som är möjliga eller förordas. Mariagårdstälpan fungerar som närpark och har stor betydelse för omkringboende. Det är svårt att bedöma konsekvenserna av etablering och byggets påverkan på parken i programförslaget. Kontoret förutsätter att träden närmast fastigheterna inte kommer att beröras. Vid eventuella behov av öppna schakt förutsätts att återplantering av träd och återställande av mark genomförs i samråd med staden.

Mot redovisad bakgrund föreslår kontoret att gatu- och fastighetsnämnden överlämnar och åberopar kontorets tjänsteutlåtande som remissvar på programförslaget.

SLUT